

thủ của ta từ tàu này điều động sang làm việc ở tàu khác không phải chờ đợi, mất nhiều thì giờ tìm hiểu các loại ống.

Để thực hiện việc thống nhất dấu hiệu, từ nay cho đến hết năm 1962, các xí nghiệp, cơ quan (trừ cơ quan quân sự) có tàu phải cho đánh dấu lại ống theo mẫu đính theo⁽¹⁾. Cơ quan nào đang đặt đóng tàu ở nước ngoài cần liên lạc ngay với trường đóng tàu và yêu cầu sơn theo mẫu của ta để sau này khỏi phải sơn lại.

Thống nhất dấu hiệu của các loại ống trên các tàu thủy là một việc rất cần thiết, Bộ Giao thông Vận tải đề nghị với các cơ quan, xí nghiệp có tàu thực hiện ngay những quy định trên để đảm bảo cho việc điều động tàu cho được an toàn. Các cơ quan Giao thông vận tải có nhiệm vụ đôn đốc và kiểm tra việc thi hành thông tư này.

Hà nội, ngày 2 tháng 5 năm 1962

K.T. Bộ trưởng Bộ Giao thông Vận tải

Thư trưởng

DƯƠNG BẠCH LIÊN

THÔNG TƯ số 139-TT/VP ngày 3-5-1962 quy định việc xe rơ-moóc chở hành khách.

Tình hình kinh tế và văn hóa trên miền Bắc nước ta đang ngày càng phát triển mạnh mẽ, vấn đề phục vụ sự đi lại của nhân dân đòi hỏi phải được nhanh chóng, thuận tiện và an toàn để kịp thời đáp ứng cho yêu cầu của sản xuất, và sự đi lại của nhân dân.

Để giải quyết vấn đề thiếu phương tiện vận tải đồng thời tận dụng được khả năng nguyên vật liệu sẵn có, giảm bớt giá thành vận chuyển, đáp ứng một phần yêu cầu đi lại của nhân dân hiện nay, căn cứ vào luật đi đường Bộ ban hành kèm theo nghị định số 348-NĐ ngày 3-12-1955 của Bộ Giao thông Bưu điện và nghị định số 100-CP ngày 9-10-1961 của Hội đồng Chính phủ quy định nhiệm vụ, quyền hạn và tổ chức bộ máy của Bộ Giao thông Vận tải, Bộ cho phép các xí nghiệp vận tải ở tô quốc doanh và công tư hợp doanh được dùng ô tô chở khách kéo thêm một rơ-moóc chở hành khách với những điều kiện như sau :

1. Xe ô tô và rơ-moóc nói chung phải tốt, bảo đảm an toàn, bảo đảm vệ sinh và thoải mái cho hành khách ngồi trên xe. Các tín hiệu phải đúng quy cách và đặt đúng vị trí.

Riêng các bộ phận của rơ-moóc và các thiết bị an toàn phải đầy đủ, tốt và có hiệu lực, nhất là các bộ phận chủ yếu dưới đây :

a) Khung xe, hệ xe, căng kéo, móc nối phải thật bảo đảm chắc chắn; móc nối phải được tăng cường bằng móc xích an toàn.

b) Hệ thống chuyển hướng không được dễ giờ và lắc.

c) Hệ thống hãm của xe và của rơ-moóc phải tốt, nhạy và thống nhất.

d) Các trục không được có hiện tượng nứt dạn. Nếu dùng đồ cũ thì phải được tăng cường để bảo đảm sức chịu đựng.

e) Hai lớp trước của rơ-moóc phải luôn luôn tốt và an toàn.

2. Xe ô tô kéo rơ-moóc chở khách phải là loại xe có tổng trọng lượng lớn hơn tổng trọng lượng của rơ-moóc.

3. Người lái xe kéo rơ-moóc phải có giấy phép lái xe hành khách loại lớn, có trình độ nghiệp vụ khá, có tinh thần trách nhiệm cao, có ý thức chấp hành nghiêm chỉnh luật lệ giao thông vận tải và phải được cơ quan giao thông vận tải địa phương xác nhận.

Ngoài lái xe ra, mỗi xe phải có 2 phụ xe (một ở xe chính, một ở rơ-moóc), phụ xe phải ngồi ở cửa lên xuống của xe và rơ-moóc để chỉ dẫn cho hành khách và giúp đỡ người lái xe quan sát xung quanh xe, trước và trong khi xe chạy.

4. Chỉ được phép để hành khách lên xuống xe khi xe đã dừng hẳn lại và chỉ khi nào hành khách lên xuống xe đã xong, xe mới được phép chuyển bánh.

5. Xe rơ-moóc chở khách chỉ được chuyên chở hành khách trên những đường đồng bằng có mặt đường bằng phẳng tốt, có điều kiện tránh, vượt nhau dễ dàng.

Trước khi cấp giấy phép cho rơ-moóc chở khách chạy trên đường nào thì Sở, Ty Giao thông vận tải phải kiểm tra lại tuyến đường đó về các điều kiện đã nói trên đây.

Đề bảo đảm thi hành các điều quy định trên đây được tốt :

1. Cục cơ khí thuộc Bộ Giao thông Vận tải có trách nhiệm xây dựng một đồ án thiết kế mẫu về việc đóng rơ-moóc để phổ biến cho các địa phương và xí nghiệp vận tải. Trong việc thiết kế đồ án mẫu cần kết hợp tốt nguyên tắc bảo đảm an toàn giao thông vận tải với phương châm tận dụng phụ tùng cũ và nguyên vật liệu sẵn có.

2. Cục Vận tải đường bộ có trách nhiệm hướng dẫn các xí nghiệp vận tải ở tô trong việc đóng rơ-moóc và sử dụng rơ-moóc. Mặt khác, Cục phải hướng dẫn các Sở, Ty Giao thông vận tải trong việc khám xét các rơ-moóc cũng như trong việc cho phép, quản lý và giám sát việc sử dụng xe rơ-moóc chở hành khách.

3. Các xí nghiệp vận tải ở tô sẽ dựa vào đồ án thiết kế mẫu nói trên để đóng rơ-moóc. Trường hợp cần sửa đổi những bộ phận chủ yếu của rơ-moóc, như :

(1) Mẫu không đăng trong Công báo.

- Kích thước khung xe (chassis) và bộ xe
- Càng kéo, móc nối,
- Hệ thống chuyển hướng, hệ thống hãm :
- Trước, trục sau rơ-moóc.
- Cỡ lớp rơ-moóc

để tận dụng phụ tùng và nguyên vật liệu sẵn có, thì phải xin phép với Cục cơ khí.

Rơ-moóc sau khi đóng xong và trước khi đem dùng chuyên chở hành khách phải được các Sở, Ty Giao thông vận tải kiểm nghiệm, đăng ký và cấp giấy phép sử dụng.

Ngoài ra, xí nghiệp vận tải ô tô phải xây dựng một chế độ bảo đảm an toàn riêng cho xe rơ-moóc chở hành khách. Chế độ này gồm có các mặt kiểm tra thường xuyên và sửa chữa tại xí nghiệp, kiểm tra và bảo đảm an toàn chạy xe trên đường và việc chấp hành chế độ phải đề lên thành kỷ luật thật chặt chẽ.

Bộ mong rằng các Cục và các Sở, Ty Giao thông vận tải có liên quan nghiên cứu kỹ và thi hành tốt thông tư này để đáp ứng một phần yêu cầu đi lại của nhân dân ngày càng tăng đồng thời bảo đảm an toàn cho hành khách.

Thông tư này có hiệu lực kể từ ngày ban hành.

Hà nội, ngày 3 tháng 5 năm 1962

K. T. Bộ trưởng Bộ Giao thông Vận tải

Thư trưởng

DƯƠNG BẠCH LIÊN

QUYẾT ĐỊNH số 566-QĐ/VP ngày 8-5-1962 ban hành bản quy tắc giao thông đường biển.

BỘ TRƯỞNG BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI

Để bảo đảm cho các tàu, thuyền đi lại trên mặt biển thuộc phạm vi hải phận nước Việt nam Dân chủ Cộng hòa được an toàn,

QUYẾT ĐỊNH :

Điều 1. — Nay ban hành bản quy tắc giao thông đường biển kèm theo quyết định này.

Điều 2. — Tất cả các phương tiện đi biển của nước Việt nam dân chủ cộng hòa cũng như của nước ngoài, kể cả phương tiện chuyên dụng và thủy phi cơ, trong khi đi lại ở hải phận Việt nam và ở các khúc sông mà các tàu biển được phép ra vào, đều phải nghiêm chỉnh chấp hành bản quy tắc này.

Ngoài việc chấp hành qui tắc này, mỗi khi các phương tiện vận tải ra vào các cảng của nước Việt nam dân chủ cộng hòa, còn có nhiệm vụ phải chấp hành nội quy của các cảng ấy nữa.

Điều 3. — Các ông Chánh văn phòng Bộ Giao thông Vận tải và Cục trưởng Cục vận tải đường thủy chịu trách nhiệm thi hành quyết định này.

Hà nội, ngày 8 tháng 5 năm 1962

K.T. Bộ trưởng Bộ Giao thông Vận tải

Thư trưởng

DƯƠNG BẠCH LIÊN

QUY TẮC GIAO THÔNG ĐƯỜNG BIỂN

PHẦN A. — LỜI NÓI ĐẦU VÀ ĐỊNH NGHĨA

Điều 1. — a) Bản quy tắc này áp dụng cho tất cả các tàu, thuyền, thủy phi cơ đi lại hoặc đỗ ở trong hải phận và trong các khúc sông mà các tàu biển được phép ra vào. Đối với thủy phi cơ, nếu vì cấu tạo của phương tiện mà không thể chấp hành đầy đủ các quy tắc về đèn và dấu hiệu được thì phải cố gắng chấp hành đến chừng mực nào mà hoàn cảnh cho phép.

b) Bất cứ thời tiết nào, các đèn quy định trong bản quy tắc này đều phải thắp từ lúc mặt trời lặn đến lúc mặt trời mọc. Trong thời gian này phương tiện đi biển không được để ló ra ngoài những đèn khác có thể nhầm lẫn được với những đèn quy định hoặc làm trở ngại hay ảnh hưởng đến đặc điểm của những đèn ấy hoặc hạn chế sự quan sát của các phương tiện đi biển khác.

c) Trong bản quy tắc này, các danh từ sau phải hiểu theo định nghĩa dưới đây (trừ khi có định nghĩa khác trong một vài điều văn cá biệt thì có chú thích riêng).

Danh từ « thủy phi cơ » chỉ những phương tiện bay ở trên không và có thể điều động, di chuyển được trên mặt nước.

Danh từ « tàu máy » hay « thuyền máy » chỉ những tàu hay thuyền chạy bằng máy.

Tàu hay thuyền có máy khi chạy bằng buồm không mở máy thì coi là tàu buồm, thuyền buồm. Tàu hay thuyền chạy bằng máy thì dù có đang buồm hay không cũng coi là tàu máy, thuyền máy.

Tàu, thuyền, thủy phi cơ hạ cánh « đang chạy » có nghĩa là tàu, thuyền, thủy phi cơ không bị mắc cạn, không neo, không cột lên bờ.

« Chiều cao trên sàn » chỉ chiều cao trên boong liên tục cao nhất.

Chiều dài và chiều ngang của tàu hay thuyền là chiều dài hay chiều ngang ghi trong giấy chứng